

## 附件三

### DBX：驾驶动态篇

#### 驾驶动态亮点：

- 全新全时四驱系统，搭载了电控主动式中央分动箱和主动式后轴电子限滑差速器，在任何时刻都能提供精准的扭矩分配
- 全新自适应三腔室空气悬挂，同时可调空气弹簧行程高度与弹簧硬度，提供尽可能全面的悬架可调范围
- 全新48伏电子主动防侧倾控制系统为DBX带来媲美跑车的强悍抓地力和操控性
- 全新“地形（Terrain）”驾驶模式确保越野驾驶信心百倍
- 量身定制的小转向比转向系统，保证DBX的转向灵敏和响应精准
- 全方位提供适合各种路况的倍耐力P Zero轮胎系列，可轻松应对各种道路环境
- 超强抓地力，提高驾驶稳定性的同时也不失乐趣十足、富有参与感的操控体验
- 全新电子稳定控制（ESC）系统带来更加全面、稳定的操控表现

作为一款超豪华SUV，阿斯顿·马丁DBX不管面对如何恶劣的地形路况，都能给驾驶者带来坚定的信心。正如DBX引擎罩上所佩戴的阿斯顿·马丁徽标，意味着DBX可提供与品牌旗下跑车同等水准的激情动感驾乘体验。

DBX采用全新的定制全铝车身结构，超强刚度车架可为悬挂和动力系统提供非凡的基础平台，为这款多功能SUV提供完美支撑。源自阿斯顿·马丁跑车设计工艺的铝合金车身框架结构和铸铝悬挂塔顶所形成的的高刚性结构，可使双叉臂分离式连杆前悬挂和多连杆后悬挂在各种路况下都能精准工作。此外，定制速比转向系统可确保荷载精确地反馈给驾驶者，提升车辆的响应度，并极大提高驾驶者的操控自信心。

除了这一定制平台，阿斯顿·马丁还引进了一系列高端技术以确保DBX的多地形驾控性能。自适应三腔室空气悬挂能够使车身行驶高度抬升45毫米或降低50毫米，进一步改善车辆的越野通过性或高速行驶稳定性，同时便于乘客的上下车和泊车。随着行驶高度的抬高，接近角可从22.2°增至25.7°，离去角从24.3°增至27.1°，纵向通过角从15.1°增至18.8°。这不仅可让DBX轻松征服以往阿斯顿·马丁车型从未征服的地形，并可确保其能够从容应对一系列极具挑战性的越野环境。

阿斯顿·马丁还在DBX上引进了全新的48伏电子主动防侧倾控制系统（eARC）。这套主动防侧倾控制系统取代了传统的防倾杆，不仅让DBX拥有GT跑车的不凡动态性能，更可带来超豪华SUV独有的驾乘舒适体验。在最极端设置下，eARC能将DBX的车身侧倾控制达到媲美DB11与Vantage的水平，在需要的情况下，电子主动防侧倾控制系统也有足够的机械自由度让单个车轮实现尽可能多的悬架行程。这不仅有助于车辆吸收颠簸，避免乘客感受到来自恶劣路况对车身的冲击，而且能够帮助车辆在非铺装道路行驶时，轻松应对落差较大、更具挑战性的越野地形。

与全新的电子主动防侧倾控制系统一起帮助DBX征服弯道的，是14.4:1的更小转向比设定，为DBX带来堪比跑车的精准与敏捷，并为驾驶者带来“人车合一”的驾驶感受。这套为DBX量身打造小转向比转向系统，与整车长轴距的设计相结合，在提供精准转向的同时，在车身动态上为驾驶者提供同时保证驾驶参与感与更有信心的操控体验。除此之外，阿斯顿·马丁还与官方轮胎研发技术合作伙伴倍耐力联手研发了三款专门为DBX打造的轮胎，这也是DBX带来非凡的动态性能的关键因素。DBX标配特殊定制的倍耐力P Zero夏季胎，同时，客户也可为DBX选配倍耐力Scorpion Zero全季胎和Scorpion冬季胎。无论搭配何种轮胎，DBX均能轻松应对一系列复杂的公路和越野路况。

DBX为驾驶者带来的充足自信并不仅仅来自于出色的三腔室空气悬挂、更小转向比的转向系统和特别定制的高性能轮胎。借助全时四驱系统，双涡轮增压V8发动机的澎湃动力能够充分传递至四轮，得以征服各种路况。通过电控主动中央分动箱，DBX可随时根据地形需要在前后轴之间智能分配扭矩，前后轴之间的扭矩分配根据驾驶状况和驱动模式不断变化。在必要情况下，主动中央分动箱可改变前后轴扭矩分配，将47%：53%的前后扭矩分配变为将近100%的扭矩传送到后轴，而后轴可通过电控限滑差速器将扭矩在左右轮之间进行矢量分配，根据驾驶状况提供最大的牵引力与最佳的动态响应。

除了主动限滑差速器提供的主动式扭矩矢量分配外，DBX还可通过制动实现扭矩矢量分配。凭借六活塞铝合金卡钳以及前后尺寸分别为410x38毫米和390x32毫米的通风划线高碳钢制动盘，DBX可提供堪比DBS Superleggera上那套碳陶刹车同等水平的强悍制动性能。通过智能控制单个车轮的速度，整车的动态控制水平将在弯道等路况下显著增强。

不仅如此，阿斯顿·马丁还在DBX上将陡坡缓降系统（HDC）首次引入旗下车型。该系统利用发动机制动和刹车防抱死控制系统（ABS）的合作，令DBX在较滑的陡坡上能平稳行驶。同时，DBX还配备了全新的电子稳定控制（ESC）系统，包含侧倾稳定控制功能。阿斯顿·马丁与博世公司通力合作，通过一个中央信息处理芯片收集全车可用的数据，将全车传感器与制动控制系统整合，在各种速度与路况下提供最佳的制动性能与驾控感受。

DBX可提供六种驾驶模式，根据特定的驾驶速度与路况，对电控主动式差速器、自适应空气悬挂、电子防侧倾控制系统和电子稳定控制系统等进行调节。其中，“运动（Sport）”和“运动+（Sport +）”模式适用于公路与铺装路面驾驶，而“地形（Terrain）”和“地形+（Terrain +）”两种

新模式更能确保DBX从容应对越野等非铺装路面路况。在这四种预先设置、针对不同路况直观可靠的驾驶模式之外，驾驶者也能根据自己的喜好对车辆控制每一项参数设置进行自定义设置。DBX支持多个用户设置，这些按照驾驶者偏好设定的用户设置都可设定关联至原车匹配的车钥匙上。

DBX的超凡越野能力还包括深度达500mm的涉水能力。为了增加车尾涉水能力，阿斯顿·马丁特别在DBX的电子后差速器上加设了一个通气管，在车辆需要在水边倒车拖起或释放快艇等情况下相当有用。

DBX的到来将阿斯顿·马丁车型的传统的驾驶动态性能推向了一个新的维度。阿斯顿·马丁首席车辆动态技术工程师贝可迈先生（Matt Becker）及其团队在对DBX进行阿斯顿·马丁跑车的所有常规测试外，还引入了专门针对SUV的驾驶动态和耐久性测试项目。DBX的原型车还在一系列极端环境下进行了严苛的真实环境测试工作，除了和阿斯顿·马丁的跑车一样需要在德国纽博格林赛道上完成8000公里的制动器性能和轮胎性能测试，DBX也在全球知名、作为世界拉力锦标赛英国站难度最高的几个赛段之一的英国威尔士Walters Arena拉力赛赛道上进行拉力测试。而阿斯顿·马丁全新的圣安森（St. Athan）工厂就毗邻南威尔士Walters Arena赛道，阿斯顿·马丁DBX将在此进行生产。

DBX可提供非凡的多场景驾控体验，拥有超强的抓地力，能够带来非凡的驾驶乐趣和操控体验。量身定制的小转向比转向系统可带来领先的灵敏响应与精准指向，而与阿斯顿·马丁传统跑车一脉相承的浑厚声浪搭配非凡的加速性能，带来无与伦比的激情体验。DBX可从容应对诸如涉水的野外多场景路况，自信挑战阿斯顿·马丁以往车型从未涉足的越野地形，又可如品牌旗下的GT跑车一样轻松征服长距离驾驶旅途，更可完美满足日常生活的各种驾驶需求，简而言之，DBX是阿斯顿·马丁历史上最多功能性、最自信从容的车型，不仅体现了阿斯顿·马丁一如既往的至臻品质，更为品牌注入了全新活力。

贝可迈先生表示：“在测试中，DBX的弯道侧向抓地力数据令人难以置信，而其在赛道和公路上的表现也充分证明了DBX已经突破传统SUV车型的极限，它拥有比拟阿斯顿·马丁跑车的极致性能。而对于非铺装路面来说，凭借着阿斯顿·马丁非常擅长的出色悬挂系统设计和以往跑车车型上不曾存在的车轮升降行程，DBX的越野性能已然超出了我们的预期目标。”

